

Визначення просторових об'єктів соціальної інфраструктури, що вже пристосовані для життя та пересування людей з обмеженими можливостями, а також об'єктів, що потребують підвищеної уваги, необхідно як для місцевих жителів, працівників державних та громадських організацій, так і для гостей міста Харкова.

Слід зазначити, що передбачається розробити інтерфейс для планування оптимальних маршрутів пересування, який надасть додаткові переваги геоінформаційній системі, звільняючи користувача від необхідності звертатися до інших джерел інформаційних ресурсів, та дозволить вимірювати відстані, будувати маршрути, оцінювати відповідність просторового об'єкта вказаним параметрам.

## **НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ УСТРОЙСТВА НАЗЕМНОГО ПЕШЕХОДНОГО ПЕРЕХОДА ПРИ НАЛИЧИИ ПОДЗЕМНОГО ПЕРЕХОДА**

В. Н. КУЗЬМЕНКО, А. С. КРАСИЛЬНИКОВА, Н. С. МУРАВЬЕВА,  
Е. Н. ГОРЕЛИК,

*Белорусский национальный технический университет, (г. Минск, Белоруссия)*

*E-mail: kuz.vas.nik@gmail.com*

При проектировании новых магистральных улиц в г. Минске зачастую для перехода пешеходам проезжей части предусматривается устройство подземных пешеходных переходов. Устройство подземных пешеходных переходов через магистральные улицы обладает рядом преимуществ, в частности с точки зрения возможностей управления транспортными потоками и отсутствием конфликта транспорт-пешеход. Однако, как показывает практика, не все пешеходы готовы пользоваться подземными пешеходными переходами и в некоторых случаях принимают повышенный риск и переходят проезжую часть в неположенном месте, чтобы не спускаться в подземный переход. Особенно это заметно при наличии подземного перехода через неширокие (2-3 полосы) улицы, примыкающие к магистральным.

Примером, такой ситуации является перекресток пр-т Дзержинского – ул. Космонавтов – ул. Е. Гедройца, расположенный в г. Минске. Пр-т Дзержинского является улицей общегородского значения (8-10 полос), обеспечивает транспортную связь центральной и юго-западной части города, а также выезд на МКАД. Улица Космонавтов является магистральной улицей районного значения категории (4 полосы для движения), а ул. Ежи Гедройца – улицей местного значения (2-3 полосы).

На перекрестке были проведены исследования интенсивности и условий движения транспортных и пешеходных потоков и аудит существующей организации дорожного движения. Был рассмотрен вариант устройства пешеходного перехода и велопереезда через ул. Е. Гедройца и ул. Космонавтов с корректировкой существующего светофорного объекта. Переход пешеходами проезжей части пр-та Дзержинского, ул. Космонавтов, ул. Е. Гедройца организован по существующим подземным пешеходным переходам. Однако не все пешеходы пользуются подземным переходом через ул. Космонавтов и ул. Гедройца – периодически переход осуществляется в несанкционированных местах в районе перекрестка. Также следует отметить наличие протоптанных тропинок к проезжей части, что также свидетельствует о систематическом нарушении ПДД пешеходами при переходе улицы Ежи Гедройца.

Интенсивность движения транспорта (в прямом и обратном направлениях) составляет по пр-ту Дзержинского около 4000 авт/ч, ул. Космонавтов – 850 авт/ч, ул. Е. Гедройца – 250 авт/ч.

Для реализации был разработан вариант устройства наземных пешеходных переходов, совмещенных с велопереездами, и через ул. Космонавтов, и через ул. Е. Гедройца. При организации велосипедного и пешеходного движения в одном уровне с транспортным потоком может быть реализована схема регулирования с наличием конфликта правоповоротный транспорт-пешеход (Т-П) или бесконфликтно. На проспекте Дзержинского перед данным перекрестком отсутствуют специализированные полосы для правоповоротного движения, а существующая крайняя правая полоса используется совместно для выполнения правого поворота всеми видами транспорта и прямого движения маршрутными пассажирскими средствами. Для минимизации снижения пропускной способности и недопущения возникновения дополнительных задержек общественного транспорта при организации наземного пешеходного перехода и велопереезда с учетом достаточной боковой видимости для реализации была принята схема пофазного движения в конфликтном режиме пешеходного (велосипедного) и правоповоротного потоков, но с установкой информационных секций для информирования водителей о конфликте с пешеходами и велосипедистами.

Для светофорных объектов с велопереездами рекомендуется ввести в практику в городе Минске организацию движения пешеходных (велосипедных) потоков и правоповоротного транспортного потока в бесконфликтном режиме. Особенно это актуально при высокой интенсивности движения правоповоротного потока. Данное решение позво-

ляет обеспечить более высокий уровень безопасности движения пешеходов и велосипедистов путем запрещения правого поворота во время движения пешеходов. Однако, с другой стороны это приводит к снижению пропускной способности крайней правой полосы, а также увеличивает задержку движения общественного транспорта, движущегося в прямом направлении по крайней полосе.

Реализация предложенных мероприятий позволит повысить удобство передвижения пешеходов и велосипедистов через проезжую часть улиц Космонавтов и Ежи Гедройца. Пешеходы могут выбрать наиболее предпочтительный для них вариант перехода улиц – без задержек по подземному пешеходному переходу или по более удобному наземному пешеходному переходу.

## **ЧОМУ ВЧИТЬ ПІВДЕННА КОРЕЯ І КУДИ МАЄМО РУХАТИ МІСТОБУДУВАННЯ**

В. І. КНИШ,

*Київський національний університет будівництва і архітектури,  
(м. Київ, Україна)*

*E-mail: ucimm.knysh@gmail.com*

На початку вересня мені довелося делегатом від Національної Спілки архітекторів України (НСАУ) прийняти участь у Всесвітньому конгресі UIA 2017, а також мати змогу ознайомитись з архітектурою Сеулу. Житлова агломерація якого на даний момент нараховує 25 млн. Агломерація столиці активно розвивається, що мабуть і призвело до вибору її для проведення Міжнародного архітектурного конгресу. Сеул вражає композиційно – художньою закономірністю і прогресуючими тенденціями розвитку висотного зодчества, безліччю інновацій, технічних нововведень у сферах розвитку фото гальваніки, зовнішніх пристроїв затінення, вітрових турбін та систем збору і очищення атмосферної вологи або акумуляції відновлення та заощадження енергії і ресурсоспоживання, чи збереженням і захистом екології, у сферах які спрямовані на покращення якості життя. Згідно з діючим генеральним планом розвитку до 2030 року Сеул три головних центри – історичний, діловий і фінансовий.

Сеул приваблює ще й тим, що у ньому можна побачити втілення мрій, концептів і творчих задумів майже усіх визнаних світом майстрів сучасної архітектури. На кшталт центру Dongdaemun Design Park and Plaza, побудований за проектом Заха Хадит, де саме і відбувався UIA 2017.